



CORTES GENERALES  
**DIARIO DE SESIONES DEL  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

**COMISIONES**

Año 2013

X LEGISLATURA

Núm. 291

Pág. 1

**INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO**

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. SEBASTIÁN GONZÁLEZ VÁZQUEZ,  
VICEPRESIDENTE PRIMERO**

Sesión núm. 22

celebrada el miércoles 10 de abril de 2013

Página

**ORDEN DEL DÍA:**

Comparecencia del señor vicepresidente ejecutivo de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, Anfac (Armero Montes), para informar sobre la competitividad de la industria del automóvil. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 219/000169) .....

2

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 291

10 de abril de 2013

Pág. 2

**Se abre la sesión a las seis y diez minutos de la tarde.**

El señor **VICEPRESIDENTE** (González Vázquez): Señorías, vamos a dar comienzo a la sesión de la Comisión.

Quiero hacer una propuesta a la Comisión antes de pasar al contenido del orden del día. Hemos recibido el acuerdo del Consejo de Ministros interesando la emisión del dictamen correspondiente al conflicto de intereses de la propia Ley reguladora de los conflictos de intereses de los miembros de Gobierno y de los altos cargos relacionada con la propuesta de nombramiento de la secretaria del Consejo de Seguridad Nuclear. Se ha enviado a la candidata el cuestionario en relación con el conflicto de intereses. Creo que es conocido por todos los portavoces así que, si estamos todos de acuerdo, lo incluiríamos en el orden del día y por asentimiento procederíamos a la emisión de este dictamen sobre los conflictos de intereses. ¿Estamos todos de acuerdo? **(Asentimiento)**.

La segunda cuestión es la comparecencia de don Mario Armero, vicepresidente ejecutivo de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, Anfac, para informar ante la Comisión de Industria y Energía sobre la competitividad de la industria del automóvil. Antes de dar comienzo a la misma quiero hacer una advertencia que ha sido hablada en Mesa y portavoces. El Pleno se ha retrasado excesivamente y después de esta Comisión tenemos otra donde hay un importante número de asuntos a tratar. Así pues, les hago una propuesta de modificación del orden del día de esta segunda Comisión, de tal manera que llegadas las ocho de la tarde suspendamos la sesión en el punto en que nos encontremos e incorporemos el resto a una Comisión de la semana que viene o a la Comisión que también propondremos de comparecencia del secretario de Estado de Energía el día 24 de abril. ¿Estamos también todos de acuerdo con esta propuesta? **(Asentimiento)**. Les informo de que las PNL que podamos ver esta tarde no vamos a votarlas.

El señor letrado me comenta que debe quedar constancia de que la Comisión, examinada la documentación aportada por la señora Rodríguez López, no aprecia circunstancias personales o patrimoniales que generen conflicto de intereses con el cargo de secretaria general del Consejo de Seguridad Nuclear para el cual ha sido propuesta por el Gobierno. Estamos todos de acuerdo, ¿verdad? **(Asentimiento)**. Queda, pues, aprobado por asentimiento.

Pasamos ya a dar la palabra a don Mario Armero, al cual le agradecemos su comparecencia, así como la información que pueda aportar a esta Comisión. Tiene la palabra por un tiempo razonable. Tampoco queremos limitar la importancia de la información que pueda ofrecernos pero nos gustaría que intentara hacerlo con agilidad.

El señor **VICEPRESIDENTE EJECUTIVO DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES, ANFAC** (Armero Montes): Entendido, señor presidente, y muchas gracias por ofrecerme la oportunidad de comparecer aquí esta tarde. Conozco a muchos de ustedes, veo muchos rostros amigos.

Vengo con el siguiente objetivo, que durante unos minutos hablemos aquí, en la Comisión de Industria, de una iniciativa de crecimiento, de una iniciativa de ilusión y sobre todo de la economía real, la economía industrial, la economía productiva. Voy a hablar de la industria del automóvil, que está atravesando un momento muy importante en el cual todos nos jugamos mucho. Creemos que es un motor de crecimiento, creemos que es una iniciativa que puede encender lo que es el futuro despegue de España, y en eso estamos trabajando. Déjenme que les diga algunas claves de lo que está ocurriendo en la industria del automóvil que, como bien saben, es el 10% del PIB en España en estos momentos. Por un lado, el mercado de las ventas de Europa cae un 20%; en España, en Francia, en Italia y ya empieza a caer en Alemania, lo cual es una señal preocupante. Por otro lado, ya saben que en Europa, que es un gran continente de producción de automóviles, la producción ha caído en más de 3 millones. Se está produciendo más en Estados Unidos y más también en Extremo Oriente, más en Asia que en Europa. También ocurre que en Europa hay un exceso de capacidad. En Europa existen más de 170 plantas de fabricación de automóviles, de las cuales 87 plantas ya se han cerrado. Ante esa situación, nosotros, la industria del automóvil, que tiene una importancia vital en España, ¿qué hemos hecho? Pues en vez de estar quejándonos, en vez de estar llorando —y tenemos motivos para llorar por la caída de las ventas y la producción—, hemos pensado que había que dar un paso adelante y tener iniciativas positivas, iniciativas de desarrollo porque creemos que es el momento adecuado para hablar de industria, para hablar de reindustrialización de España y de Europa en línea con lo que quiere la Comisión Europea, que es una industria más fuerte en Europa.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 291

10 de abril de 2013

Pág. 3

Miremos al exterior: ¿Qué está ocurriendo? Este es uno de los mensajes que yo quería trasladarles. Durante años hemos estado hablando de que la industria se iba a los países de costes bajos, a los países emergentes, a China, a México, a Tailandia. Eso sigue ocurriendo, pero cuidado porque nos encontramos ante un cambio, un giro diferente de lo que es la globalización, en el cual empieza a hablarse de la relocalización de industrias a países avanzados, a países desarrollados. Eso está ocurriendo en Estados Unidos. El presidente Obama ha planteado su gran plan de desarrollo que está dando unos resultados aceptables —no espectaculares, pero sí aceptables—, basado sobre todo en la industria del automóvil y basado sobre en el Made in America, en producir en Estados Unidos y por algo Apple ha decidido volver a fabricar en Estados Unidos después de veinte años en que no lo hacía. Pero lo mismo ocurre en el resto del mundo, ya que Inglaterra está intentando atraer inversiones, Alemania está reforzando su posición y esto ocurre también en Francia con la política del nuevo presidente Hollande.

¿Y en España? ¿Cómo estamos en España? España es la segunda potencia de Europa en fabricación de automóviles, vehículos y turismos, y la primera en vehículos comerciales, en furgonetas. En España tenemos presencia en diez comunidades autónomas. Cuando hablamos de vertebrar España, el automóvil lo hace porque está presente en múltiples lugares. En España además estamos potenciando todas las plantas que tenemos. De hecho, en estos momentos les puedo decir que la industria del automóvil en España, que tiene a las mejores marcas del mundo, desde Mercedes hasta Renault, la industria entera, está manteniendo y preservando su huella industrial, su fabricación y además ampliando inversiones. En los últimos meses hemos anunciado en España inversiones de más de 3.000 millones de euros en economía productiva, en nuevos modelos, nuevos diseños, en todas estas plantas que están señaladas a lo largo de estas diez comunidades autónomas.

Hablamos de deslocalización pero mi mensaje es de relocalización. Lo que hemos hecho en España, lo que estamos anunciando y hemos comprometido en España, esos 3.000 millones de euros que en pocos meses van a aumentar hasta la cifra de unos 4.000 millones de euros de inversión aquí, en España, compensa de alguna forma la deslocalización de otros grandes centros de fabricación industrial que ha habido en España en los últimos años. Nuestra aventura y nuestro plan industrial en España en torno al automóvil, en torno a la industria, está dando buenas noticias en los medios de comunicación españoles, donde yo creo que hacen falta iniciativas de ilusión, iniciativas que generen crecimiento, pero también lo está haciendo a nivel de visibilidad internacional, y eso es importante. Todos sabemos lo que es la percepción del mundo y de las publicaciones respecto a España. La industria del automóvil se refleja en los medios de comunicación internacional con la famosa frase de: *Why Spain? ¿Por qué España? ¿Por qué la industria del automóvil apuesta por España?* Esto ocurre con *Le Monde*, con *The New York Times* y ocurre también con *Financial Times* y otras publicaciones. Déjenme que les diga las razones, el porqué. Son varias las razones. En primer lugar, porque en España tenemos un tejido industrial de componentes que es excelente: múltiples empresas, pymes familiares, multinacionales que fabrican componentes; empresas que empezaron haciendo retrovisores y que ahora hacen sistemas de navegación inteligentes porque se han apuntado y han incorporado todos los elementos de innovación. Porque además las fábricas que tenemos en España, desde Valencia hasta Vigo, están enfocadas a los mercados globales. Cada vez exportamos más fuera de los mercados tradicionales, no yendo solo a Francia o Italia porque son países que están también en caída, sino a Turquía, Argelia y a Estados Unidos, donde ya se están exportando vehículos desde España. Porque además en España tenemos una diversidad de producción y de calidad; en España hacemos vehículos eléctricos, vehículos diesel, vehículos de gasolina y vehículos híbridos, y en el mundo se necesitan las cuatro tecnologías y en ellas hay que estar. Porque además en España podemos presumir, y con mérito, de que tenemos una cultura de negociación muy afianzada en la industria del automóvil. Se consiguen convenios de empresa, se consiguen acuerdos entre los representantes de los trabajadores y las direcciones de los centros de fabricación. Eso es un tema importante porque hay una buena cultura de negociación, que ojalá se reprodujera en otros sectores. Por último, hay algo importante: la mejora de costes y de competitividad de España. Eso es fundamental. En los dieciocho últimos meses, nuestras cuentas, España ha recuperado un 50% de la competitividad que había perdido, sobre la base de los costes laborales y de los ajustes de costes laborales, de la moderación salarial, pero también sobre la base de la productividad y la incorporación de más elementos de calidad y de automatización.

Flexibilidad y formación son temas clave para nosotros para seguir adelante en esta senda de crecimiento y de más inversiones. Mejoras de coste que además están repercutiendo —todas ellas— en beneficio al ciudadano. A veces se habla de que en España los ajustes de salarios no están repercutiendo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 291

10 de abril de 2013

Pág. 4

al final, en los precios. No es el caso de la industria del automóvil. Como estamos en un escenario de enorme competitividad, ninguna fábrica, ninguna marca tiene más de un 8% de cuota de penetración, hay una enorme competencia. Es un mercado perfecto desde el punto de vista de la competencia. De hecho, en el año 2012 los precios de un vehículo cada vez más innovador, con menos impacto ambiental, han tenido una mejora del 11% respecto al año 2011; ajustes que repercuten en beneficio del ciudadano.

Nuestra agenda. Todo esto, todo lo que estamos haciendo y que ayuda a atraer inversiones extranjeras, y las necesitamos porque el capital está fuera y el capital en economía productiva hay que atraerlo, lo llamamos el Plan 3 millones, que les vamos a repartir a todos ustedes por si tienen tiempo para verlo. Es un ejercicio aspiracional, como hace la Comisión Europea, como hacen ustedes en sus formaciones políticas, que viene a decir que si en el año 2001 España produjo 3,1 millones de vehículos, ¿por qué no vamos a poder hacerlo en los próximos años? En el año 2012 cerramos solo en 2 millones, pero este año ya vamos a estar creciendo con el propósito de alcanzar ese objetivo de volver a producir más de 3 millones y ser el segundo productor, cerca de Alemania. Es un plan muy ambicioso. No voy a tocar todos los temas, pero es un plan que incorpora medidas publico-privadas necesarias, es decir el entorno o paisaje público y político que necesita la industria del automóvil, que necesita la industria en general, para afianzar un poco más el componente de la industria en el PIB español. Temas de recuperación del mercado interior; asuntos que tienen que ver con las aperturas de las ITV, que más gente como los concesionarios puedan llevar a cabo servicios de ITV. Temas que tienen que ver con la ilegalidad. Solo quiero contar una anécdota, en cuanto a la ilegalidad de talleres. El año pasado se llevó a cabo una actuación por parte de la Guardia Civil en Cádiz y afloraron 207 talleres ilegales, pero ilegales en todo: ilegales en vertidos, ilegales en IVA, ilegales en Seguridad Social, ilegales en recambios.

Déjenme que les hable de los planes de renovación del parque, que se iniciaron hace años y que este Gobierno ha seguido con este tema porque es fundamental. En estos momentos el 50% de la flota española de vehículos, el 50% de los vehículos que circulan por España tiene más de diez años. Desde el punto de vista de seguridad, de impacto ambiental, de consumo y de eficiencia, no tiene nada que ver un vehículo de doce a catorce años con un vehículo de los últimos cinco años. Por eso es importante hacer planes de renovación, porque además en el caso de los turismos logran introducir 1.800 millones de euros nuevos de inyección económica en España, porque el automóvil incide en múltiples sectores: por arriba, en los fabricantes de caucho que se integra en un automóvil y por abajo, hasta las compañías de seguros porque cada automóvil tiene una póliza de seguros. Lo mismo ha ocurrido con el Plan PIMA Aire, plan de vehículos industriales que se ha lanzado y que viene a ayudar a que las flotas de furgonetas que están en las grandes ciudades y que causan un problema medioambiental, y que una pyme, un autónomo o un emprendedor puedan tener acceso a un vehículo en mejores condiciones que nunca en cuanto a precio. Son programas útiles para la sociedad, y útiles y rentables para la economía.

Otros temas de nuestra Agenda de 3 millones tienen que ver con la competitividad industrial. Dentro de la competitividad industrial hay un tema clave que es la logística, y creo que mi amigo Pepe Blanco lo sabe bien. En logística tenemos una serie de iniciativas tendentes a mejorar el transporte de mercancías en España. Tenemos que acercar las mercancías al tren, tenemos que conseguir que además los camiones que transportan piezas en una red magnífica de autovías como tenemos en España puedan ser más largos, con lo cual se es más eficiente y se ahorra energía, como ocurre en toda Europa. Esto no está permitido en España y esto tendría que estar homologado en España como lo está en el resto de Europa. Lo mismo ocurre con los corredores. Mantenemos y apoyamos el impulso a los corredores, ya sea al corredor mediterráneo —fundamental— como a los otros corredores, con ese tercer hilo, para que puedan salir las mercancías —el coche acabado— por toda Europa. Otro tema importante también —y lo menciono de forma muy rápida— que tiene que ver con la competitividad en nuestro entorno industrial, de fábrica, de manufactura, es la formación. Para nosotros es fundamental que se abra la formación, especialmente la formación de oferta. Para nosotros es un tema clave. El 90% de los empleos de la industria de automoción son indefinidos porque se invierte mucho en formación de las personas. Por ello, dedicamos 75 millones de euros al año a formación y habiendo como hay en España una partida importante de financiación de formación, nosotros tenemos muy poco resarcimiento por ese lado. Por eso, pedimos que haya formación abierta para que los fondos vayan a aquellos que de verdad están impartiendo la formación, no a otras entidades.

Hay temas importantes que tienen que ver también con nuestro lugar en el mundo: los tratados de libre comercio. Cuando se habla de reindustrialización se habla de formación, se habla de innovación, pero se habla también de acceso a mercados. Todos estamos hablando de la Ley de Unidad de Mercado

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 291

10 de abril de 2013

Pág. 5

pero, ¿y el acceso al mercado único en Europa? Porque Europa no es un mercado único. ¿Qué ocurre luego, cuando estamos vendiendo —cada vez más como les digo— a mercados fuera de Europa, donde se están estableciendo acuerdos comerciales que no protegen a Europa? Nosotros pedimos el libre comercio. Ahora mismo se está negociando por parte de la Unión Europea el acuerdo de libre comercio con Japón. En Japón hay barreras no arancelarias, es decir que cuando llevas un coche con un intermitente de una forma, a los quince días te cambian el intermitente y ya no puedes vender ese coche; cosas de este tipo. Pedimos que Europa se ponga el gorro de «somos una industria», somos una potencia en el mundo industrial y tenemos que competir en igualdad de condiciones con otros territorios. Déjenme que les hable, como ejemplo, del acuerdo de libre comercio que ahora mismo está en forma de borrador, con India. Según el acuerdo, un vehículo indio viene a Europa al 6% de arancel y un vehículo europeo va a India al 60% de arancel. India en la industria del automóvil no requiere ninguna protección, tiene los grupos más grandes del mundo, tiene la potencia más importante y el respaldo financiero más importante detrás de esos mundos. No queremos aranceles para Europa sino libre comercio y que cada cliente y cada ciudadano pueda elegir.

Por último, hay un tema fundamental para nosotros: la regulación inteligente. La regulación inteligente que ver con medio ambiente, tiene que ver con la eficiencia, tiene que ver con transportes, tiene que ver con todos estos elementos que se discuten en Europa y también en España. Pedimos que cada vez que se emitan normas en autonomías, en España, en la Unión Europea se haga un test de competitividad respecto a esas normas. ¿Son normas que afectan a la competitividad de nuestras industrias o no lo son? ¿Son normas que anticipan tecnologías que no existen o son normas que se pueden incorporar en las tecnologías existentes en un sector que no para de innovar? El 80% del I+D que se invierte en el sector privado en Europa es de la industria del automóvil, con lo cual no anticipemos normas a la realidad tecnológica. Es lo que pedimos, hacer un test de competitividad.

Y si conseguimos todo esto, nuestro Plan 3 millones en el que estamos trabajando y en el que ya llevamos 3.000 millones de euros de inversión con este objetivo conseguiremos aportar un 1% más al PIB, 73.000 empleos más, un 4% más a la balanza de exportaciones de nuestro país para el sector exterior y unos ahorros en logística de 10.000 millones de euros, fundamentalmente en la factura energética, algo muy importante en España. Esta es nuestra agenda, que se enlaza con otros sectores porque no somos el único sector. Tenemos el sector de máquinas herramienta en el País Vasco y en otros sitios, el sector de la industria agroalimentaria y el sector de la aeronáutica, múltiples sectores muy buenos, con trayectoria, con talento en España. Tenemos que apostar por esa reindustrialización con un objetivo, que en el año 2020 el 20% del PIB de Europa y de España sea industrial. Hemos caído, como les decía, al 13% y España no puede ser solo un spa. Siempre lo digo y no quiero molestar a nadie porque el turismo es fundamental, pero hay más cosas que el turismo, y el empleo cualificado está sobre todo en torno a la industria. Volver a hacer lo que sabemos hacer y que además tiene futuro. Durante unos años nos hemos olvidado de la industria. Volvamos a hacer lo que sabemos hacer. Sabemos de turismo, sabemos de coches, sabemos de aeronáutica y sabemos de máquinas de equipo. Volvamos hacer esas cosas que tienen futuro. Tenemos que reforzar el sector exterior y necesitamos mejorar con tecnología, con innovación. Una vez más, tecnología no es una página web; tecnología es ingeniería, e ingeniería es industria. Apoyamos la economía de innovación en sectores maduros pero que tienen mucho recorrido, porque no olvidemos que el automóvil está creciendo en todo el mundo un 5%. Esto es lo que buscamos, este es nuestro Plan 3 millones. Les quiero decir que en este año 2013 vamos a aumentar la producción respecto al año 2012; es nuestro objetivo. Quiero dar las gracias por estar aquí y pedirles solamente una cosa: concienciémonos todos respecto a la necesidad de que Europa tenga una base industrial cada vez más fuerte. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, don Mario Armero.

Vamos a pasar ahora a un turno de intervenciones de los grupos parlamentarios por un tiempo estimado de cinco minutos. Podremos tener alguna flexibilidad, que no pasará en ningún caso de los siete. Luego, por tanto, les ruego a todos que nos atengamos a los tiempos que hemos fijado.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra doña María del Puerto Gallego.

La señora **GALLEGO ARRIOLA**: En primer lugar, quiero agradecer la comparecencia del señor Armero para informar en sede parlamentaria sobre la competitividad de la industria del automóvil y felicitarle por la excelente intervención y por su visión acerca de un sector estratégico industrial de gran importancia para nuestro país, especialmente en un contexto económico deprimido donde hacen falta

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 291

10 de abril de 2013

Pág. 6

políticas en este sentido, imaginativas y audaces, para poner en valor el potencial del automóvil y competir en un mundo global, tal como dice el señor Armero en su Plan de crecimiento 3 millones, que hemos leído con mucho interés. Comparecencia que es consecuencia de la petición del Grupo Socialista de 18 diciembre ante la incertidumbre y la inseguridad que estábamos y estamos observando en cuanto a la política industrial y donde no vemos un verdadero plan de industria ni tampoco vemos una hoja de ruta. Por este motivo, el Grupo Socialista presentó en noviembre de 2012 una iniciativa sobre la mejora de la competitividad de la industria del automóvil, instando al Gobierno a dar continuidad y a ampliar el programa de incentivos al vehículo eficiente, el Plan PIVE. Después de asistir a las contradicciones del ministro afirmando un día la reedición de nuevas ayudas ante el desplome histórico de ventas y a la semana siguiente descartar un nuevo plan de incentivos por falta de recursos, y ante la continua imagen de improvisación que realmente nos preocupaba, presentamos esta iniciativa. Al final, la cordura se impuso en ese sentido, porque esas ayudas eran totalmente necesarias para impulsar un sector que está atravesando su peor crisis en dos décadas y porque además se han observado estas repercusiones tan positivas que tienen estas medidas de impacto para cambiar las perspectivas actuales de los consumidores y de los operadores económicos, las repercusiones en la demanda, la recaudación y la actividad económica. Por eso, se pusieron en marcha los planes Renove en el año 1994, el Plan Prever en 1997-2007, el PlanE en 2008-2010, el Plan VIVE, etcétera. En estos momentos —y suponemos que habiéndolo consultado con el sector— está en marcha ya el Plan PIVE2, una actuación fuerte y rápida para dar mayor confianza y más posibilidades de consumo. Consideramos que es un punto de partida, tal y como el Grupo Socialista exponía en su iniciativa. Pero es un punto de partida que debe tener continuidad y que debe estar reorientado hacia los vehículos más eficientes energéticamente, cuya mayor entrada en el parque va a modificar tendencias actuales tanto medioambientales como de consumos energéticos.

Tampoco tenemos nada que decir, muy al contrario, del programa PIMA Aire para favorecer la renovación de las furgonetas y los vehículos comerciales como una demanda del sector, aunque este segmento de vehículos sigue marcando un contexto económico deprimido por los principales clientes, que son los autónomos y las empresas, que suelen ser pymes y que recordemos que son el 90% del tejido empresarial de este país y que, por supuesto, requiere de políticas transversales. Estas son medidas a corto plazo y a medio plazo para estimular el comercio interior y, quizá, son las más fáciles de hacer.

Antes me he referido a que la situación de crisis económica y financiera necesita de una política industrial proactiva para incrementar nuestra competitividad, especialmente en un sector absolutamente estratégico como es el automóvil. Ha dicho usted que aporta casi el 10% del PIB, que representa el 9% de la población activa directa e indirecta y que constituye el 18% del total de las exportaciones. Es un sector que se está viendo afectado, gravemente afectado, por la subida del IVA y por los recortes presupuestarios que está aplicando el Gobierno, que como único objetivo vemos que está contemplando la contención y la reducción del déficit público. Tenemos que recordar que los presupuestos de industria y energía se han reducido en casi un 41% y que la industria sigue perdiendo peso de forma alarmante. Esto significa destrucción de empleo. Por ello, nos parece muy interesante la propuesta de Anfac con su Plan 3 millones, que, según sus cálculos —ya lo ha dicho—, permitiría la creación de 73.000 empleos, incrementaría un 4% las exportaciones españolas y contribuiría al crecimiento económico con una aportación adicional al PIB del 1%. Hay muchos desafíos que plantea este plan que exigen ya la elaboración urgente, a nuestro modo de ver, de una estrategia española para el automóvil, en coordinación estrecha con las acciones de la Unión Europea, que provea horizontes claros al sector. Para ello esta estrategia debe articularse desde muchos frentes diferentes, y debe existir una coordinación y deben existir actuaciones de carácter transversal —creemos— entre los diferentes ministerios. Aquí planteamos nuestra primera duda acerca de si hay alguien que lleve esta negociación o si ustedes tienen algún interlocutor en el Gobierno para llevar este plan tan ambicioso.

En otro orden de cosas, el informe Cars 21 de la Comisión Europea propone una visión estratégica del sector de la automoción en el horizonte 2020 y presenta recomendaciones específicas en las diferentes áreas de actuación de gran importancia. Se trata de un plan de acción que se basa en cuatro pilares fundamentales —ya lo ha dicho usted— como inversión en innovación y en tecnologías, mejora de las condiciones del mercado, mejora de la competitividad del mercado global e inversión en capital humano. El sector español de la automoción tiene que ser más competitivo que el resto de las opciones que existen en Europa, porque hay ciento sesenta y nueve fábricas en Europa, de momento, que están jugando muy fuerte por inversiones y por la carga de producción. Nuestra siguiente pregunta es si cree que el Gobierno español está haciendo los deberes en este sentido, puesto que —lo he dicho antes— el control

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 291

10 de abril de 2013

Pág. 7

exclusivamente del déficit nos lleva a una política en la que no existe inversión en innovación ni en tecnologías ni en capital humano, y en donde los programas de comercialización e internacionalización de las empresas, así como la ordenación del comercio exterior está sufriendo caídas presupuestarias preocupantes.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señora Gallego, tiene usted que terminar.

La señora **GALLEGO ARRIOLA**: Tenía mucho que decir, pero hay un aspecto importantísimo que es el de la competitividad industrial con la política energética. Sabemos que hay muchas empresas que están muy preocupadas por la fiscalidad energética. Es uno de los aspectos donde el Gobierno además puede actuar. Ustedes nos están apuntando que la factura energética de las factorías españolas sobrepasan los 250 millones de euros, y saben que se ha aprobado recientemente el Decreto-ley de medidas urgentes de sector energético y de la fiscalidad energética que, a nuestro modo de ver, son meros parches que han sido claramente ineficaces e insuficientes porque el déficit sigue aumentando durante el año. Pero sobre todo, en el caso que nos ocupa, con estas medidas de fiscalidad los grandes perdedores son ustedes, son los consumidores de electricidad, de gas natural, las familias, las industrias, las industrias de automoción en particular, que van a tener que soportar el 80% de los nuevos impuestos. Esto sí que es perjudicar a la competitividad de muchas industrias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señora Gallego, por favor, vaya concluyendo.

La señora **GALLEGO ARRIOLA**: Para acabar, yo tenía una serie de preguntas que se las daré al señor Armero por si tiene a bien contestarnos por escrito.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Pasamos ahora el turno al Grupo Catalán (Convergència i Unió). Tiene la palabra doña Inmaculada Riera.

La señora **RIERA I REÑÉ**: Quiero agradecer la comparecencia del presidente ejecutivo de Anfac, don Mario Armero, y sobre todo la información que nos ha ofrecido, así como la presentación del Plan 3 millones. Haré unas breves consideraciones, y creo que compartimos nuestra preocupación por el peso de la industria, por la necesidad de recuperar peso industrial en términos de tejido productivo de crecimiento y de estructura del crecimiento. Lo que sí hemos visto en estos años de crisis es que los países más industriales han sido aquellos que han salido antes de la crisis y que estamos obligados a hacer un cambio en el patrón de crecimiento, en el modelo de crecimiento, y que este cambio pasa necesariamente por más industria y por un proceso también de impulso industrial.

En este sentido, y ante esta preocupación que creo compartimos, desde nuestro grupo parlamentario hemos presentado diversas iniciativas. La última fue una interpelación al ministro de Industria seguida de una moción, en la que reclamábamos la definición de una estrategia industrial y, sobre todo, de una hoja de ruta. En nuestra moción planteábamos también algunos puntos a los que usted en su intervención, señor Armero, ha hecho referencia. Algunos de ellos eran los de incentivar los procesos de relocalización, porque compartimos con usted que estamos en un momento de relocalización y, por tanto, de expectativas importantes si se hacen bien las cosas. En nuestra moción proponíamos incentivar la relocalización de actividades previamente deslocalizadas y atracción de nuevas inversiones. También proponíamos incentivar la inversión industrial en determinados sectores, como en un sector estratégico como el de la automoción, que son los sectores con mayor potencial de crecimiento, con mayor potencial de creación de empleo, tanto directo como indirecto y, por tanto, con un importante efecto tractor y que, además, incorporan innovación, incorporan tecnología de presente y de futuro. También reclamábamos, desde el punto de vista fiscal, una serie de medidas y, desde el punto de vista financiero, la continuidad y, en su caso, el reforzamiento de los programas destinados a la reindustrialización y a la competitividad industrial. Ante nuestra interpelación yo creo que se manifestaba esta preocupación por la recuperación de tejido industrial y, en concreto, nos preocupa mucho también el sector de la automoción porque consideramos que es un sector estratégico en nuestra economía y, como he dicho, ejerce un importantísimo efecto tractor sobre la industria auxiliar y esto tiene un efecto tanto directo como indirecto de mayor crecimiento y de mayor ocupación en el tejido económico español.

No me referiré a la contribución en términos de PIB, ni a los datos de facturación o de ocupación que representan, porque son lo suficientemente conocidos y determinantes, pero lo que manifiestan es que el papel del sector es determinante en la reactivación industrial y en la creación de empleo. Por ello, es

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 291

10 de abril de 2013

Pág. 8

necesario, como reclamábamos en nuestra interpelación y consiguiente moción, desarrollar un plan de acción con iniciativas ambiciosas, de carácter estructural y sobre todo un plan que aporte valor añadido a este sector y garantice su crecimiento y fundamentalmente su competitividad.

Hasta la fecha las medidas que se han ido tomando han sido muy positivas, pero más puntuales. Se ha referido en su exposición al Plan PIVE, al Plan PIMA Aire, que también es muy positivo, pero son medidas que evitan caídas más drásticas en las matriculaciones, si bien el sector continúa sufriendo una crisis importante. Aparte de estas medidas más puntuales, necesarias e importantes, que tienen un efecto positivo y que hemos de defender, es necesario poner el acento sobre cuestiones mucho más estructurales y, por tanto, abordar el plan al que hacía referencia. Es necesario impulsar más y mejor innovación en el sector, fomentar también la relación de las empresas con los centros tecnológicos para mejorar la competitividad, favorecer la financiación, tomando medidas de estímulo fiscal, es decir, un conjunto de medidas de carácter más estructural que den una estabilidad y una apuesta realmente importante por el sector, y que esto evite que perdamos nuestra muy importante clasificación, que hemos ganado durante tantos años a nivel mundial, y salir del *top ten* mundial de fabricación, que sería la primera vez que ocurriese desde los años noventa.

Todo ello creemos que va en línea con Europa, va en línea con el plan aprobado por la Comisión Europea, el Plan Cars 2020, que pretende apoyar al sector del automóvil y que pretende apostar por la competitividad, por la *smart regulation*, por el impulso de las nuevas tecnologías de la eficiencia energética, que son apuestas que también el sector está obligado a realizar. En definitiva, creo que compartimos con el vicepresidente ejecutivo la importancia y la preocupación por el sector, así como la necesidad de un plan estructural para el sector. Me atrevería también a llamar la atención sobre la necesidad de trabajar con la máxima complicidad juntos, instando al Gobierno en la necesidad de impulsar este plan más general, este plan estructural, esta estrategia para el sector de la automoción.

Quisiera que el vicepresidente entrase con algo más de detalle respecto de la exposición que ha hecho sobre las medidas fiscales que desde Anfac se proponen de impulso al sector y también sobre los instrumentos financieros, porque el sector de la automoción tiene un efecto tractor, es un sector en el que la industria auxiliar es importantísima; una industria que está formada mayoritariamente por pequeñas y medianas empresas, que son las que más han sufrido y continúan sufriendo las dificultades de acceso al crédito. Por tanto, la financiación es imprescindible. No podemos permitir que empresas que han hecho bien los deberes, con buenas gestiones, por culpa de las dificultades de acceso a la financiación, esta falta de crédito pueda condicionar la viabilidad de estas empresas. Por tanto, tenemos que poner mecanismos e instrumentos a disposición del tejido productivo en términos de financiación.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señora Riera, por favor concluya.

La señora **RIERA I REÑÉ**: Término, señor presidente.

También nos gustaría hacer un comentario respecto de los costes industriales del sector. En términos de costes industriales, el coste energético es uno de los más importantes y quisiéramos conocer también su opinión al respecto.

Quiero agradecer de nuevo la comparecencia del vicepresidente ejecutivo.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural tiene ahora la palabra don Chesús Yuste.

El señor **YUSTE CABELLO**: Muchas gracias, señor Armero, por su comparecencia, por su intervención.

Yo vengo de Aragón y allí sabemos bien la importancia que tiene la industria del automóvil. Cuando Opel estornuda o, como decimos allí, cuando GM estornuda, todo Aragón se constipa y la verdad es que no hemos ganado para sustos en los últimos años. Por lo tanto, que usted venga hoy con un discurso de alguna manera optimista es gratificante. Nuestro grupo, La Izquierda Plural, está echando de menos en esta legislatura una política industrial activa; de hecho, en la última Comisión de Industria defendimos una proposición no de ley en ese sentido. Por eso nos gusta que se hable especialmente de industria y que se haya podido producir esta comparecencia a pesar de las circunstancias atropelladas que tenemos hoy con el larguísimo orden del día del Pleno.

Me quedo con una palabra que ha utilizado y a la que creo que da mucha importancia: relocalización. Efectivamente, sería bueno cambiar del discurso de la deslocalización al de la relocalización, pero, ¿cómo lo hacemos? Desde luego, sin una política industrial activa, difícilmente podremos relocalizar, y yo tengo



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 291

10 de abril de 2013

Pág. 9

la sensación de que este Gobierno no ha entendido hasta ahora ese mensaje; por lo menos, en los debates que yo he mantenido con el señor ministro no hemos llegado a sintonizar en ese sentido. Desde La Izquierda Plural echamos en falta una política de crecimiento y una política industrial, específicamente digna de tal nombre. Compartimos ese objetivo de recuperar ese 20% de PIB dedicado al sector industrial. Creo que es importantísimo que la aportación industrial a nuestro PIB crezca y para eso es muy importante hacer una apuesta, usted lo ha dicho, por la tecnología. Nosotros siempre hemos dicho que no saldremos de la crisis compitiendo con bajos salarios, saldremos de la crisis compitiendo con conocimiento, con diseño, con innovación, con tecnología, con industria, en definitiva. Por lo tanto, creo que esa es la clave de todo este proceso en el que estamos metidos. A veces, cuando hablamos de política industrial activa, la gente dice: ya tenemos el PlanE o el Plan PIVE o el Plan Renove. Es importante que haya este tipo de planes, es importante puntualmente para el sector de concesionarios, fundamentalmente en un momento como el que han venido atravesando, es importante de cara a renovar el parque móvil y hacerlo más ecológico, más sostenible, menos contaminante —eso es muy importante y le damos mucha importancia en nuestro grupo—, pero este tipo de planes de renovación no dejan de ser una política de parches que, aunque son positivos, no basta con eso.

Estamos en un escenario en el que la sociedad está empobrecida, en que no solo el paro, sino también lamentablemente la política laboral y fiscal de este Gobierno está empobreciendo a la sociedad conduciendo a un retraimiento del consumo. Por lo tanto, no basta con una política de incentivar la compra de coches en un momento puntual; hay un problema serio de caída de consumo, como también lo hay de falta de crédito por parte de las entidades financieras a favor de nuestras empresas, de nuestro tejido industrial. En ese escenario, esa política de planes de renovación pueden quedarse como meros parches puntuales. Por lo tanto, hay que ir más allá, hay que ir a una política más activa y probablemente hay que ir a un cambio de modelo productivo, como defiende también nuestro grupo. En todo caso, en la medida que ese Plan 3 millones del que usted nos habla sintoniza con esa percepción que tenemos nosotros de que es necesario devolver el protagonismo a la industria, de que es necesaria una política industrial activa por parte de los poderes públicos y de que es necesario ir más allá de esos planes puntuales de renovación, vemos bastante coincidencia entre su intervención y lo que nosotros aspiramos a hacer desde nuestro papel. En ese sentido, vemos con interés y vamos a seguir con interés sus propuestas, y ojalá pueda ser ese motor de crecimiento que desde luego necesitamos para salir de la crisis, aunque somos conscientes de que no será solo el automóvil el motor del crecimiento, pero en todo caso es probable que forme parte de ese motor.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia tiene la palabra don Carlos Martínez Gorriarán.

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: Voy a ser muy breve porque lo que yo llevo no es precisamente la materia industrial. Me han interesado muchas cosas de las que don Mario Armero nos ha expuesto. Gracias por venir a explicarnos el plan de la patronal del automóvil. De lo que ha expuesto, me ha interesado sobre todo, aparte de que ya se ha dicho por otros grupos, el consenso que hay. Parece curioso que en esto estemos todos de acuerdo, en la necesidad de la reindustrialización y en un cambio de modelo productivo que tenga que ver con industria, con valor añadido y con producción de calidad, con un empleo también cualificado, etcétera. Y en todo eso, sin duda alguna, la industria del automóvil juega un papel importante, de manera que es una noticia muy interesante la que usted nos ha explicado.

No se puede negar ni ignorar que una de las vías para lograr la mayor competitividad en este sector industrial tiene que ver con los ajustes salariales, en lo que España en estos últimos años ha conseguido un gran avance. Pero siendo eso inevitable, porque así se ajustan las crisis en España, vía salarial y vía desempleo hasta ahora —debido a otras razones que no tienen que ver con la industria en particular—, hay otra parte importante, que es la mejora de la competitividad por capacidad de innovación. Ya se ha hablado de todo esto. Yo le quería hacer una pregunta comentario sin más para escucharle y aprender al respecto. ¿Perjudican a sus expectativas, a las de su sector y concretamente al Plan 3 millones que ha venido a explicarnos los recortes que ha habido en I+D+i por parte del Estado, de las administraciones públicas, o bien en este caso son ustedes un sector industrial en el cual la inversión en I+D+i es sobre todo de la propia industria?

Lo digo porque aquí tenemos algo que me interesa a efectos informativos, no es que tenga una posición demasiado marcada al respecto. Casi todas las empresas que tienen fábricas en España son multinacionales, lo cual está muy bien, pero las patentes, las marcas como tales, se desarrollan

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 291

10 de abril de 2013

Pág. 10

básicamente fuera de España. Si no es así, me corrige, es la impresión que tengo. Ser fábrica de grandes empresas multinacionales sin duda alguna es algo muy valioso y que de ninguna manera se debe minusvalorar, pero no deja de ser una situación de cierta supeditación respecto a aquellos países que, aunque sean socios de la Unión Europea, son los que realmente se llevan los beneficios del valor añadido de la investigación. Lo que me interesaba saber es si ustedes en esto tienen una posición o si han profundizado en esta cuestión, si una estrategia pública distinta, más proactiva en materia de I+D, sería interesante para la industria o si realmente no sería algo tan importante en este caso como en otros sectores donde la inversión pública es estratégica e insustituible.

Aparte de la inversión en innovación, usted ha hecho referencia —así como lo que he hojeado en su plan— a la política energética, que es muy importante para la automoción, y también a la fiscal. No quiero plantearle problemas respecto a lo que el Gobierno decide o hace o lo que se vote en este Congreso —que naturalmente es lo que quiere el Gobierno, faltaba más—, sino qué cambios o qué políticas creen ustedes que podrían ser más constructivas o más interesantes para conseguir este objetivo, que sin duda es digno de apoyo, de conseguir ese aumento de la participación de la industria en el PIB y este objetivo concreto del sector.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene la palabra ahora, en nombre del Grupo Parlamentario Mixto, don Xabier Errekondo.

El señor **ERREKONDO SALTSAMENDI**: Es evidente que la potencialidad del sector de la automoción es importante tanto a nivel mundial como sobre todo a nivel europeo. A mí me surgen muchas dudas. Ha hecho una lectura muy interesante. Sin embargo, yo creo que hay demasiadas generalidades y, aunque tampoco soy un entendido en la materia, me gustaría plantear ciertos interrogantes o lanzarlos, y estoy seguro de que usted los podrá aclarar con facilidad.

Hemos escuchado que ha bajado el mercado de la automoción, pero la razón concreta de esa bajada yo no la he escuchado. Sabemos que hay una crisis, pero también es posible que se haya dado un cambio de modelos productivos. ¿Por qué la crisis ha provocado ese 20% de bajada de mercado, cuando parece ser que la tercera parte de esa bajada se da en el Estado español? No sé si es así, pero como los datos son un poco generales me atrevo a lanzarlo así. Creo que es importante analizar el porqué de esa bajada de un millón de vehículos que se quiere recuperar con este plan.

Nosotros estamos en contra de la deslocalización, lo hemos estado siempre, y precisamente el sector de la automoción ha sido uno de los que más lo ha aplicado, siempre razonando que es necesario para la viabilidad del sector. Sin embargo, ese sector siempre ha dado, por lo menos hasta no hace muchos años, beneficios, y a pesar de todo se ha deslocalizado porque el objetivo ha sido siempre buscar un mayor beneficio y la mayor rentabilidad posible, lo que es lícito en cierto modo, pero se ha producido el desarraigo local y la pérdida de puestos de empleo. ¿A qué se debe ahora la relocalización? Este mercado no lo hemos inventado, la crisis lo ha condicionado, pero está claro que la deslocalización se ha dado para trabajar o competir en parámetros de precios y de costos en la búsqueda de un mayor beneficio, y no creo que se vaya a buscar la relocalización para recuperar ese objetivo, sino más bien por objetivos que ya se han planteado previamente que entiendo que se podrían definir como buscar competitividad con mayor valor añadido, calidad, innovación, conocimiento, ingeniería, etcétera, que por suerte, por lo menos en parte de lo que es el mercado español, existe.

También es cierto que la relocalización facilita el hecho de que la última reforma laboral permite eso que usted ha denominado cultura de negociación y flexibilidad, que me parece muy arriesgado, porque yo creo que el trabajador, tanto hace diez años como ahora, ha tenido voluntad de negociar, de llegar a acuerdos, de flexibilidad, pero quizá ahora no se le permite siquiera poder plantearse. Tal vez eso da ventajas a un sector de la automoción, que es evidente que hay que apoyar en lo posible, pero también hay que trabajar y cuidarlo. Entendemos que esa localización tiene que ser cuidando los derechos del trabajador, la calidad del producto y toda la cadena de la producción.

Con ello llego a la cadena secundaria que acompaña a la propia industria de la automoción —ya la ha comentado usted—, que es la de los componentes, como la máquina herramienta o la propia ingeniería de conocimientos, etcétera. ¿Qué flujos se prevén en adelante? Aquí hay un plan de 3.000 millones de euros, que no sé exactamente si se plantean en diez años, quince o veinte. Igual me he perdido ese detalle. Me interesaría escuchar esa lectura que se hace a futuro de cuáles son los flujos que se prevén y cuál es ese mercado competitivo contra el que hay que trabajar, contra el que hay que recolocarse, y por

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 291

10 de abril de 2013

Pág. 11

dónde viene, si es por Asia, por China, por Estados Unidos o por dónde, es decir, conocer el sector y la competencia.

Ha hablado de inversión público privada, de ayudas, entiendo que estamos hablando también de ayudas fiscales, y está claro que desde la óptica social y desde la óptica de país hay que fortalecer el sector industrial. Ya ha apuntado las carencias en el caso del Estado español. Hay comunidades o naciones que están en mejor posición, pero hay que cuidarlas tanto con ayudas a la inversión como con una protección fiscal. No puede ser el libre mercado sin ninguna aplicación fiscal, sino que debe ser equilibrado y con un sistema fiscal preparado para ello, que proteja desde el ámbito local. Está claro que es el modelo de producción lo que hay que trabajar...

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Errekondo, por favor, vaya usted concluyendo.

El señor **ERREKONDO SALTSAMENDI**: Acabo sin más diciendo que lo único que he hecho ha sido el ejercicio de poner unos interrogantes encima de la mesa sobre un sector que hay que cuidar, pero en el que hay ciertos parámetros que imprescindiblemente hay que defender.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Para concluir el turno de portavoces, tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, don Ovidio Sánchez.

El señor **SÁNCHEZ DÍAZ**: En primer lugar, quiero dar las gracias a don Mario Armero por la exposición sobre un sector que por todas las intervenciones ha podido ver usted que es de una gran preocupación en España y entre los representantes políticos, en la España industrial, siendo uno de los sectores más dinámicos que tenemos. Yo le agradezco la explicación y le agradezco los datos. En un momento de una gran crisis nos está hablando de inversiones, de 3.000 o 4.000 millones de inversión. Yo creo que esto traslada una idea cuando menos con una cierta esperanza de que hay sectores industriales en el mundo que apuestan por España.

Estuve escuchando a todos los representantes que lo hicieron con una gran generosidad también, pero no comparto muchas posiciones. Porque si hablamos de que se van a invertir 4.000 millones y decimos que tenemos una gran cantidad de problemas industriales, es verdad, pero si se invierten 4.000 millones será por algo y yo pongo en valor ese algo. Ese algo puede ser la reforma laboral. **(Risas.)** ¡Sin duda alguna! ¡Para que nuestras empresas sean mucho más competitivas! Y ese algo será la reforma financiera de los mercados. Si queremos que haya dinero para dar crédito, habrá que hacer esa reforma y será la reforma energética, serán las inversiones en los corredores ferroviarios a los que usted aludía y será también un gran esfuerzo dentro de la formación profesional en la educación dual. Es decir, hay que encontrar también un país que tenga un Gobierno que quiera apostar por esas inversiones. ¿Por qué no fueron a otro sitio? Esa es la pregunta. Si se están cerrando centrales en Francia, ¡qué cosa más curiosa que quieran venir a España! ¿No es curioso? Supongo que no vendrán aquí por ninguna otra razón; incluso marcas acreditadas en Europa. Es decir, en cuanto a esa ilusión que usted nos traslada, que yo creo que es extraordinariamente positiva, es evidente que desde el Gobierno de España se tuvo que haber trabajado para ella. Hay que tomar medidas duras y difíciles que permitan esas inversiones y en ese aspecto creo que el Gobierno lo está haciendo bien, está escuchando al sector y está escuchando sus demandas. ¿Cuál es el objetivo? El objetivo es crear empleo y este es un sector que crea mucho empleo. Por tanto, si somos capaces de colaborar escuchando sus sugerencias y aportando nuevas para caminar en ese crecimiento, nosotros por lo menos estamos satisfechos.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Ahora ya para dar contestación a cuantas cuestiones se han planteado tiene nuevamente la palabra el señor Armero.

El señor **VICEPRESIDENTE EJECUTIVO DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES, ANFAC** (Armero Montes): Como sé que llevan ustedes un día muy largo y agitado, voy a ser breve una vez más.

En primer lugar, muchas gracias porque a muchos de ustedes les conozco, he estado con casi todas sus formaciones y yo creo que casi todos ustedes tienen el mismo anhelo —y yo lo vivo muy en mi ADN particular—, que es la industria y todo lo que acarrea la industria de España. Por tanto, gracias por la apreciación positiva de todos.

Quizá contestaré a aquello de lo que he tomado más nota y perdónenme, pero estoy a su disposición para responder a aquello a lo que no conteste en cualquier momento fuera de aquí. Hay varias cosas que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 291

10 de abril de 2013

Pág. 12

quiero decir, señora Gallego, no tenemos en España —y perdonen que utilice un anglicismo— el *one stop shop* en el que la industria del automóvil vaya solo a una ventanilla y ahí se resuelvan todas las cosas. Nosotros trabajamos con nueve ministerios porque tocamos desde el Ministerio del Interior hasta el Ministerio de Asuntos Exteriores. Es parte de nuestro trabajo, para eso están y por eso necesitan a Anfac o si no a lo mejor no la necesitarían. No hay solo un ministerio, pero sin duda tenemos un ministro, que es el ministro Soria, que es el ministro del ramo y el que pilota todas estas actuaciones. Es más, yo también en alguna ocasión lo que he pedido es que no se tiene que quedar solo en cuanto al Gobierno central, sino que dentro de esos foros que existen, como son las conferencias sectoriales, me gustaría que la Conferencia Sectorial de Industria con las comunidades autónomas, el sector de automoción que está en diez comunidades autónomas, con todos los proveedores y demás, tuviera también su hueco para ver cuál es la problemática no solo a nivel central, sino también con las comunidades autónomas.

Se ha hablado de estrategia industrial y de plan integral industrial de nuestra amiga Inma. Desde luego, estoy convencido de que aquí hay una gran discusión que siempre ha sido histórica entre quien decía que la mejor política industrial es la que no existía. Por cierto, quien dicen que lo dijo me niega que lo dijera hace muchos años, que nunca lo dijo, Carlos Solchaga. Eso dice. En cualquier caso, hay una cosa clara y es que sin estrategia industrial España no sale de la crisis y Europa no sale de la crisis. Aquí el turismo es fantástico y es fundamental y ojalá lo sigamos cuidando día a día, pero sin estrategia industrial no salimos de la crisis. Lo podemos llamar política y dentro de la política hay algunas líneas que creen que se trata de políticas transversales, de dar un poco de todo a todos y hay otra teoría que yo comparto, que es una política de seleccionar a los sectores en los que tenemos algo que hacer, que sabemos hacer, que tenemos talento y que además tienen futuro. Soy partidario de seleccionar sectores con futuro en vez de dar un poquito de todo y regar por todos los lados, porque creo que es fundamental.

En cuanto al plan integral del automóvil, me gustaría también, y en eso estamos trabajando con el ministerio y con otros estamentos y sé la ayuda que nos ofrecen todos los partidos que están aquí, para que fuera un plan no solo con medidas puntuales pero muy importantes que se están aprobando, sino con otras medidas. Le puedo decir que el Gobierno español, y no vengo aquí a adular a nadie, está plenamente concienciado de nuestra posición en los acuerdos de comercio internacional, en los planes de renovación, en los temas medioambientales de no anticipar legislaciones más allá de lo necesario, siempre respetando el medio ambiente, pero me gustaría que todo esto se pudiera hacer de una forma quizá un poco más integral con un plan como tiene el turismo y que creo que se merece la automoción.

Señor Errekondo, la relocalización es un anhelo, es una aspiración y está ocurriendo en el mundo. Hay quien dice que no compra nada en China porque tiene dificultades para entender la calidad de los productos de China o el origen del contratista de China y cuándo o si se cuidan o no los derechos. Lo que digo es que es un momento en el cual si estás con un coste laboral razonable, no *low cost* sino razonable y con moderación, y si además tienes buena cualificación, talento, dado que los procesos industriales cada vez son más sofisticados, con robótica, con automatización y los componentes tienen que estar instalados ahí y el tejido industrial auxiliar, eso hace que España sea un buen lugar donde tener relocalización, siempre protegiendo los derechos.

En cuanto al entorno laboral solo decirle, no es que haya dicho algo contrario, que es la industria con menor conflictividad laboral en los últimos diez años en España, la de menor la industria del automóvil, y es así y son datos objetivos y contrastados por los sindicatos. Hay dificultades, por supuesto, y hay expedientes de regulación de empleo, pero un 8% de extinción frente a un 20% de la industria de España de extinción, porque se utilizan mecanismos de flexibilidad y de temporalidad que es para lo que hay que utilizar la flexibilidad. Con lo cual, es un marco razonable en el mundo de crisis que estamos viviendo.

Por último, la reforma laboral, amigo Ovidio, ha sido un aliciente para nosotros y un punto muy importante en todas estas inversiones. Teníamos convenios colectivos antes que introducían flexibilidad y que introducían productividad, pero cuando se decide una inversión de 1.000 millones de euros en el entorno en que vivimos, se hacen muchas preguntas y se estudian muchos escenarios. Entre ellos se hace una política de gestión de riesgos que es qué ocurre si este modelo no funciona y si este modelo no tiene éxito; qué ocurre si las cosas no salen bien. Ahí tienes que tener unos mecanismos de salida, unos mecanismos de ajustes salariales en caso de que el negocio sea deficitario y esa es la tranquilidad y la seguridad que ofrece la reforma laboral de la cual nosotros, lo he dicho siempre a todos los grupos, somos absolutamente partidarios.

Ya acabo diciendo que tengo que reconocer que no nos va muy bien respecto a los costes energéticos. Ahí el Gobierno, el anterior Gobierno y todos los Gobiernos se han encontrado con una bola, con un lío.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 291

10 de abril de 2013

Pág. 13

Aquí hay dos líos: hay una mejora del sistema financiero que parte de un lío, pero hay otro lío que es el energético desde hace mucho tiempo. Entiendo, por ser comprensivo, que hay que resolver esto con tiempo y que hay que esperar, pero hoy por hoy los costes energéticos en España, el coste que tenemos en la fabricación de automóviles en España es el más caro de Europa. Por cierto, Europa tiene un coste energético en un 20% superior a Estados Unidos y ahora estamos compitiendo todos contra todos, ya no hay fronteras y esperamos que se resuelva eso en los próximos tiempos y que sobre todo ayuden la cogeneración y otra serie de instrumentos que eran muy buenos para las industrias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Armero.

Reiteramos el agradecimiento de la Comisión por su comparecencia, por la información que nos ha facilitado y, cómo no, le pedimos disculpas por el retraso en el comienzo de esta sesión.

Se levanta la sesión.

**Eran las siete y veinte minutos de la tarde.**

cve: DSCD-10-CO-291